



# CLUB-INFO

Jubiläumsheft



*Gründer-Grism-Stadt*

Hessens  
größter Wochenmarkt



Engelbert  
strauss

ummore

materials for a better life

# 50 Jahre Wir feiern 1973-2023 BCKL

## Impressum

Herausgeber:	Vorstand des Ballon-Club Kinzig Langenselbold eV
Anschrift:	Am Seegraben 8 Postfach 1133 63501 Langenselbold
Redaktion:	Jörgen Traum, Steffen Kandel
Redaktionsanschrift:	Jörgen Traum Goethestr. 30 63674 Altenstadt
Druck:	printed by: <b>Wir machen Druck.de</b> Sie sparen, wir drucken!



## Titelbild

Photomontage Jörgen Traum

Alle Bilder - soweit nicht anders vermerkt- Jörgen Traum



## Dank der Redaktion

Die/Der eine oder andere/r Verfasser/in eines Textbeitrages wird innerlich wahrscheinlich geflucht haben über die "Hausaufgaben", die mit diesem Heft verbunden waren. Aber schließlich haben wir es gemeinsam geschafft! Deshalb sagen wir allen, die mit Ideen und Text zur Gestaltung dieses Jubiläums- Heftes beigetragen haben

**sehr herzlichen Dank!**



Unser gegenwärtiger Vorstand: (von links)

Hagen Rösch, Steffen Kandel, Jannik Hacker, Astrid Carl, Andreas Heck und Michael Storch

# Das waren unsere Vorsitzenden in den 50 Jahren



Friedel Loos,  
seit 1973



Klaus Dieter  
Bölling,  
seit 1979



Ulrich Frahm,  
seit 1994



Jürgen Preuß,  
seit 1997



Michael  
Truckenbrodt,  
seit 2005



Wolfgang  
Walther,  
seit 2009



Astrid Carl,  
seit 2014



# Inhalt

*Christine Tausch*

Ein Bierdeckel war der Anfang

Seite 5

*Christine Tausch*

Wie bei uns alles mit der Mitgliedschaft begann

Seite 7

*Jörgen Traum*

Wir, die Leute vom Club (Fotos aus dem Clubleben)

Seite 8

*Hans Kordel*

Die techn. Entwicklung der Heißluftballons in den letzten 50 Jahren

Seite 12

*Andreas Heck*

Weit, weiter, am weitesten

Seite 15

*Astrid Carl*

Qu eL We

Seite 20

*Alena Flekac*

Luftkampf der Amazonen

Seite 23

*Reinhold Schneider*

Ballonfahren - Landefest

Seite 28

*Günther Tausch*

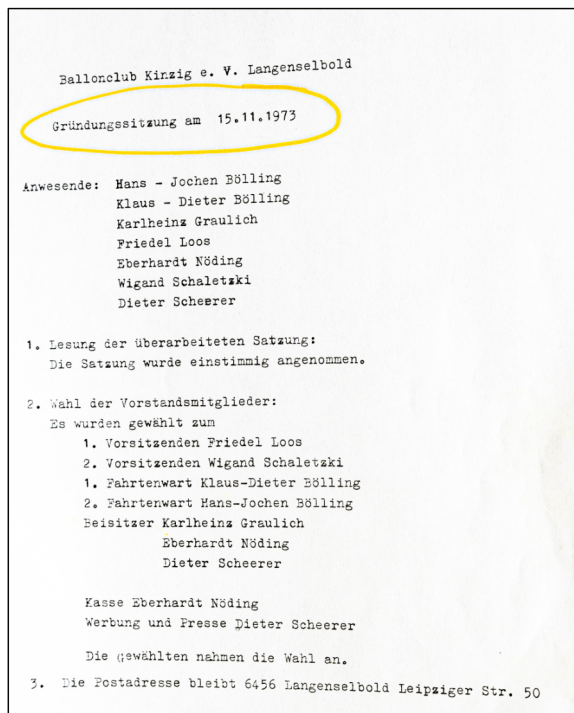
50 Jahre Ballonfahren im BCKL

Seite 31

## Ein Bierdeckel war der Anfang. Wie unser Ballonclub entstand ...

Die Autorin Christine Tausch ist langjähriges Mitglied des Ballon-Clubs, erfahrene Verfolgerin und selbst mit einem Piloten verheiratet.

**50 Jahre ist unser Ballon-Club nun schon alt. Das nennt man doch einen „Traditionsverein“, und wir hoffen, dass er noch lange besteht.**



Und so fing alles an:  
Sieben ballonbegeisterte Freunde schwärmten in vielen langen Nächten vom Ballonfahren. Schließlich beschlossen sie im Jahre 1973, einen Ballon-Club zu gründen und verpflichteten sich dazu mit ihrer Unterschrift auf einem simplen, einfachen Bierdeckel. Das war die Keimzelle des Ballon-Clubs Kinzig, Langenselbold. Ausser diesem guten Willen hatte man zunächst nur einen Ballonpiloten, den Friedel Loos, sonst nichts.

Erst im Jahr 1975 war es dann soweit, der schwarz-rote Ballon mit dem Kennzeichen D-Kinzig hatte seine Jungfernfahrt. Aber bis dahin waren auch damals schon viele bürokratische Hürden zu überwinden. Ein Ballon, was für ein exotisches Ding am Himmel!

**Doch es ging stetig voran! Im Januar 1978 bekamen wir dann den D-Propan und Dank der Firma Landmaschinen Martin hatten wir auch ein Plätzchen für unsere Ballone, sowie die Möglichkeit, Gas zu tanken.**



Aber eine eigene Ballonhalle wäre doch noch schöner. 1987 wurde dieser Traum mit dem Hallenbau im Langenselbolder Industriegebiet verwirklicht. Viele helfende Hände der Clubmitglieder waren immer zur Stelle. So ist unsere schöne Halle entstanden, auf die wir nach wie vor stolz sind und die wir immer wieder gerne nutzen.

So vergingen die Jahre, und eine starke Gemeinschaft bildete sich. Nicht wegzudenken ist unsere Hessekabb, die wir seit 1987 alle zwei Jahre ausrichten. Eine sehr beliebte Veranstaltung, die wir gut gemeinsam stemmen, auch dieses Jahr wieder.

## Ein Bierdeckel war der Anfang. Wie unser Ballon-Club entstand . . .

Viele Piloten wurden in dieser Zeit ausgebildet mit unseren eigenen Ausbildern, zeitweise hatten wir 25 Piloten zur gleichen Zeit. Erwähnen möchte ich auch noch unsere Mannschaften. Pilot ohne Mannschaft geht nicht. Aber bei der Art der Verfolgung hat sich auch einiges geändert. Früher war das eher eine Schnitzeljagd, schlecht funktionierende Funkgeräte als einziges Hilfsmittel und Ballon fahren bei wildem Wetter, da hat wohl jeder seine Storys zu erzählen. Und für die Piloten war ein GPS verpönt, und anfänglich sogar verboten bei Wettfahrten.

Ach ja, bei Wettfahrten wurde von unserem Verein schon so mancher Preis gewonnen. Immer eine schöne, aber anstrengende Sache.

In den vergangen 50 Jahren wurden viele Ballons in unserem Verein neu begrüßt und wurden nach Ablauf ihrer Zeit ausgemustert, Club-Vorstände wechselten. Geblieben ist all die Jahre die Begeisterung für unser Hobby, die den Verein auch weiter tragen wird!



## Wie bei uns alles mit der Mitgliedschaft begann . . .

**H**allo, mein Name ist „Christine im Ronneburger Tal aufgestiegene Gräfin zum Herrnhag“. Wie ihr am Taufnamen erkennen könnt, war meine erste Fahrt nicht gerade eine Weithfahrt. Mein Pilot Heinz Lach schrieb zwar „Fahrtstrecke 9 km“, aber so ganz stimmte das nicht. Aber es hat Spass gemacht.

Ballon-Club Hennig e.V. Langenselbold (Hessen)

FAHRTBERICHT

Ballon: D-NATUR, Fahrt Nr.: 5, Datum: 11.04.1987

Charterer: Heinz Lach, Nr.: .....

Art der Fahrt

Ausbildungsfahrt: JA/NEIN, Außenstart: JA/NEIN, Sportfahrt: JA/NEIN

Sponsorenstart: Nr.: .....

Korbinsassen

Pilot: Nr. .... Name: Heinz Lach

Mitglied: Nr. .... Name: .....

Gäste: Nr. .... Name: Christine Lach

Rechnungstellung an: .....

Crew

Mitglied: Nr. .... Name: Hiss, Edvert, Verfolger

Angaben zur Fahrt

Start: Ort: Ronneburg, Platzhöhe NN ft.: 300, Zeit: 8:30

Landung: Ort: Ronneburg, Zeit: 8:35

Fahrt: Luftlinie in km: 9, Fahrstrecke in km: ....., Max. Höhe in ft.: ....., Starttemperatur in C: ....., Zuladung in kg: .....

Störungen am Ballongerät

Bemerkungen: .....

Bei dieser Fahrt aufgetretene Störungen: .....

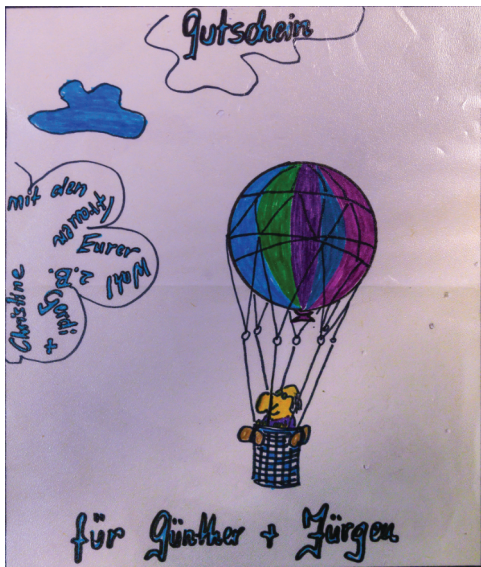
Übernommene Störungen: keine

Datum: 11.04.87, Unterschrift (Pilot): Heinz Lach

Als unser Verein vor mittlerweile 50 Jahren gegründet wurde, kannte ich einen der Vereinsgründer, den Friedel, Fritz, Friedrich Loos. So eine tolle Sache wollte ich unbedingt mal erleben. Die Jahre vergingen, aber meine Anmeldung bei F.F.F. Loos wurde irgendwie vergessen.

Ja und dann, viele Jahre später, begann alles mit einem Spanischkurs von Günther zusammen mit Gerdi und Jürgen Preuss. Gerdi und ich schenkten unseren Männern zu Sylvester 1986 einen Gutschein für eine Ballonfahrt mit den Frauen ihrer Wahl. Da wussten wir noch nicht, auf was wir uns eingelassen hatten.

Dann, Ostern 1987, -wir hatten wie immer viele Pläne und wussten nicht, für welchen wir uns entscheiden sollten-, kam der Anruf von Heinz Lach. Eine Ballonfahrt hatte natürlich Vorrang.



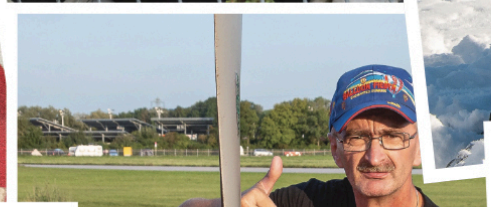
Toll war es und wir wollten im Verein gerne mithelfen, was wir dann auch oft taten. Aber in einen Verein eintreten, nein, nicht wir. Das war nicht so unser Ding. Und dann, ein Jahr später, waren wir mit Heinz Lach zu einem Ballönertreffen in Marburg. Mit einer ausgefüllten Beitrittserklärung in der Hand meinte Heinz, „Günther, du kannst einsteigen, wenn ihr unterschreibt.“ So hat man damals Mitglieder geworben.

Unsere erste große Tour ging nach Wiedenbrück. Aber dort hat es nur geregnet und gestürmt. Riesenrad sind wir im Sturm gefahren, um wenigstens einmal in der Luft zu sein. Heinz, unser Pilot, wollte einfach nicht einsteigen. Höhenangst, das war doch wohl nur einer seiner Späße! Nee, es war wirklich so und die Zusatzrunde im Riesenrad hat er auch nicht so toll gefunden.

Fortsetzung Seite 10 !



# Wir, die Leute





# e vom Club



## Wie bei uns alles mit der Mitgliedschaft begann . . .



Foto: Tausch



Foto: Unbekannt

Dann folgten noch viele, viele tolle Ballönertreffen. Zum Beispiel Puch 1990, tolles Wetter, tolle Stimmung. Zu der Zeit waren wir Stammmannschaft von Pilot Klaus Kaltenschnee. Eine Woche, zwei Ballonfahrten am Tag, ganz schön heftig!

Und weil er seinerzeit dort die Frau fürs Leben fand, wurde noch eine weitere Fahrt drauf gesetzt. Sie sollte ja auch mal im Ballonkorb sein.

Unsere Lieblingsveranstaltungen waren damals der Andechser Bier-Bazi-Cup und die Montgolfiade in Bad Homburg. Gibt es leider beide nicht mehr. Anfangs als Mannschaft, dann mit Günther als Pilot.


Das war so: Wir waren mit unserem Job als Mannschaft eigentlich recht zufrieden. Tolle Gemeinschaft, befreundete Piloten. Und die ganze Arbeit vor und nach der eigentlichen Ballonfahrt war nicht unsere Aufgabe. Und dann, in 1993 meinte Steffi Randoll, eine unserer damaligen Pilotinnen zu Günther, „du solltest dich jetzt schon mal anmelden für die Ausbildung. Ich bin dein Bürge!“ So was brauchte man nämlich damals auch schon.

Tja, was machen, zwei Jahre Urlaub und andere Hobbys auf Sparflamme. Wir haben beraten, dann ist die Entscheidung gefallen. Am 6. September 1995 hatte Günther seinen Pilotenschein in der Tasche. Dann ging es erst richtig rund. Viel Einsatz und viel Spaß hatten wir im Laufe der Jahre. Viele Mitglieder kamen und gingen, viele Vorstände kamen und gingen. Und wir sind immer noch da.

Mittlerweile sind wir nicht nur die Oldies auf Grund des Alters im Verein. Auch 35 Jahre Mitgliedschaft dürfte wohl keiner der Aktiven bieten können. Und das wir, die Vereinsmuffel. Das spricht doch für unseren BCKL oder nicht?

## Die technische Entwicklung der Heißluftballons in den letzten 50 Jahren

Anmerkung zum Autor:

Hans Kordel war in der überwiegenden Zeit seines Berufslebens bei der Firma  beschäftigt und hat dort die technische Entwicklung der Ballone erlebt und mit gestaltet.

**B**ekanntlich ist das System Heißluftballon schnell nach der Erfindung 1783 vom Gasballon verdrängt worden. Es fehlte eine gut manövrierbare Heizquelle.

Vor etwa neunzig Jahren gab es dann z. B. in Österreich die ersten Gehversuche mit weiterentwickelten Heißluftballonen. Der Brenner wurde mittels Petroleum und Kraftstoffpumpe mehr schlecht als recht betrieben. Zwei Leute waren nur mit dem Regeln des Brenners beschäftigt.



Das Bild stammt aus dem Buch „Abenteuer Heißluftballon“ von Kurt Renzi, Schweiz

In den Sechzigerjahren gelang es in USA dann endlich, gut manövrierbare Gefährte zu bauen, die den heutigen schon sehr nahe kamen.

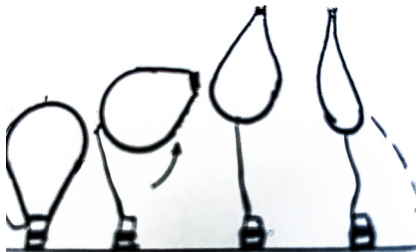
Zu Beginn der Siebzigerjahre kamen in Europa dann die Hersteller Cameron und Thunder auf den Markt. Aus den USA gelangten ebenfalls in den Siebzigerjahren die Raven-Ballone nach Deutschland.

Die ersten englischen Ballone waren für die damalige Zeit schon ganz gut entwickelt, während die Raven-Ballone für europäischen Geschmack etwas fremdartig daherkamen. Sie wurden über die Schweiz vertrieben und hatten zuerst einen Korb mit Alurahmen. Nur einer der beiden Brenner war beweglich und der andere nur eingeschränkt, jedoch war die Leistung gut. Die Hülle hatte eine Rundschrürze statt des heute gebräuchlichen Windtuchs. Am Umfang der

Schrürze war ein biegsamer Stahlring eingearbeitet, den man nur mit Übung so verschlingen konnte, dass er in den Sack passte. Auch liegende Tanks waren bei Raven üblich.

Es gab je nach Hersteller und Wunsch verschiedene Entleerungssysteme für die Hülle: Reißbahn mit Klettverschluss, die nur zur Endlandung betätigt werden durfte, da sie sich nicht mehr selbständig verschloss. Zum Manövrieren gab es aber verschiedene Arten von zusätzlichen Ventilen, die sich selbst wieder schlossen. Dann setzte sich aber das selbstschließende Parachute-System durch.

Das eigenwilligste Entleerungs-System bei einem der ersten in den Sechzigerjahren zertifizierten Ballon aus den USA ist unten dargestellt. Bei schneller Landung wurden gleichzeitig zwei Stahlbolzen am Brennerrahmen entriegelt und die Hülle flog schlagartig in die Höhe. Da die Topleine am Brennerrahmen fixiert war, drehte sich die Hülle um die eigene Achse und entleerte sich über die dann obenliegende Feueröffnung.



Skizze aus Buch „Abenteuer Heißluftballon vom Kurt Rünzi

## Die technische Entwicklung der Heißluftballons in den letzten 50 Jahren

Der erste Ballon des Ballon-Clubs Kinzig, ein englischer Thunder, wurde im August 1975 getauft.

Zu dieser Zeit waren Ventilatoren zum Aufrüsten noch keine Selbstverständlichkeit und nicht jeder Club besaß einen solchen. Auch ohne Ventilator konnte man durch geschicktes Aufundabwedeln der Hüllenöffnung den Ballon mit Luft füllen. Das kostete aber viel Zeit und war auch ungesund für den unteren Hüllbereich. Durch das anschließende Heizen in den unvollständig gefüllten Ballon gab es immer wieder Brandlöcher. Schnell begann aber die Weiterentwicklung der benzingetriebenen Ventilatoren. Bis zur heutigen Zeit gab es immer wieder Verbesserungen, was Sicherheit und Leistung angeht. Der Brennertechniker Thielges von der Firma Schroeder hatte Jahre später die zündende Idee mit der Knickstellung des Ventilators: Fahrstellung und automatisch gebremste Aufrüststellung.

Bei der Ballonsportgruppe Mosel wurde lange vor Gründung der Ballonfirma ein „hotblower“ gebaut und zum Aufrüsten genutzt. An einem Ventilator mit Benzinmotor war ein kurzes Alu-Blechrohr, achtzig Zentimeter im Durchmesser angebracht, an dem seitlich ein kleiner, aber leistungsstarker Gasbrenner montiert war. So wurde der Ballon schonend direkt mit etwa achtziggrädiger Luft aufgeblasen und stellte sich dadurch auf.

Im Laufe der Zeit entwickelten sich die Hauptbestandteile des Heißluftballons durch mehr oder weniger effiziente Neuerungen. Im Jahre 1987 wurde die deutsche Firma Schroeder fire balloons gegründet. Durch diesen zusätzlichen Mitbewerber am Markt stieg dann auch ein gesunder Wettbewerb an Innovationen.

### Ballonhülle

Bei der Ballonhülle gab es grundsätzlich zwei Philosophien, was den Ballonstoff angeht: entweder Polyamid (hochfestes, elastisches Nylon) oder Polyester. Die Hüllengrößen sind im Laufe der Zeit angestiegen durch Bedarf an Passagierplätzen für die gewerbliche Ballonfahrt. Ende der Siebzigerjahre wurde in Deutschland ein dreitausend Kubikmeter großer Ballon angesehen wie ein Mondkalb. Übliche Größen waren bis dahin 1800 bis 2600 Kubikmeter, also typische Clubballone. Das Problem war allerdings die stärkere Beanspruchung des Stoffes im Sommer, weil man doch möglichst viele Passagiere mitnehmen wollte. Heute haben die größten Ballone ein Volumen von über 20.000 Kubikmeter! Mittlerweile hat auch fire balloons das Volumen bis auf 12.500 m<sup>3</sup> erhöht.

Bei den dann immer größer werdenden Hüllen mussten effektivere Entleerungssysteme erfunden werden. Bahnbrechend war die Idee des Australiers Kavanagh: der Parachute wird zur Schnellentleerung im Mittelpunkt durch eine Leine in den Ballon hineingezogen, wobei die äußeren Leinen nicht fixiert sind und nachgezogen werden. Dies geschieht ohne großen Kraftaufwand und die gesamte Hüllenöffnung ist viel freier als beim normalen Parachute. Durch Betätigung einer anderen Leine kann das System wieder geschlossen werden. Dieses Grundsystem nutzen die Ballonhersteller heute in verschiedenen eigenen Spezifikationen.

Auch die kleineren Neuerungen erleichtern dem Ballonfahrer ihren Sport: durch Zusammenfassung der Hüllenseile hat fire balloons das Einfädeln in die Karabiner wesentlich erleichtert.

### Brenner

Bei den Brennern gab es in den letzten Jahrzehnten ebenfalls etliche Fortschritte. Durch die Entwicklung mit verschiedenen Ringdüsensystemen ist eine enorme Geräuschreduktion erreicht worden. Dies war auch eine berechtigte Forderung

## **Die technische Entwicklung der Heißluftballons in den letzten 50 Jahren**

verschiedener Behörden und Berufsgenossenschaften. Die Brennerleistungen verbesserten sich ebenfalls. Cameron und Schroeder entwickelten zu gleicher Zeit das Doppelkammerventil, um Leckagen bei kalter Temperatur und bei Schäden an Dichtungen zu verhindern. Bei Schroeder sind diese Ventilkammern nicht nur in den Hauptventilen, sondern in allen Ventilen eingebaut. Zudem ist der Schroeder-Brenner seit Jahrzehnten frei von lästigem rußgeschwärztem Kondenswasser bei schwülem Wetter. Auch hat dieser Hersteller jetzt ein innovatives Flüssiggaszündsystem alternativ zum bisherigen zu bieten.

Der Rego-Gewinde-Schlauchanschluss ist in den letzten Jahrzehnten immer mehr von Schnellkupplungen abgelöst worden. Die Handhabung ist schneller und einfacher.

Schroeder hat vor Jahren den Knick- und Strahlungsschutz der Schläuche am Brenner eingeführt. Dadurch wird vorzeitiges Altern durch Hitzeabstrahlung und gefährliche Knickgefahr am Anschluss verhindert.

Gegenüber den ersten Brennern sind die heutigen meist höhenverstellbar. Vor allem erleichtert die Höhenverstellung mit Gasdruckfeder unterschiedlich großen Piloten die schnelle Höhenkorrektur.

### **Korb**

Bei den Körben hat sich grundsätzlich das altbewährte Geflecht aus Rattan oder ähnlichem bewährt. Zwischenzeitlich entwickelte andere Konstruktionen haben sich nicht durchgesetzt. Die mehr oder weniger flexiblen Körbe können hohe Kräfte bei Start und Landung aufnehmen. Auch brandschutztechnisch gesehen ist Naturgeflecht Kunststoffen überlegen, insbesondere bei der Rauchentwicklung. Die Abmessungen und Insassenzahlen - bis 34! - sind entsprechend auch mit den Hüllengrößen gewachsen.

Strapazierfähige Siebdruck-Böden aus Holz haben weitgehend den geflochtenen Boden abgelöst. Zur Abminderung von Landestößen für Insassen und Gasflaschen hat Schroeder fire balloons die Körbe schon früh standardmäßig mit einer plastisch verformbaren Isolierplatte ausgerüstet. Dies ist heute allgemein gebräuchlich. Der TÜV Rheinland, Abtl. Luftfahrt, hat die Wirksamkeit der Stoßabsorption in einer praktischen Testreihe mit Messensoren an Dummies nachgewiesen. Das gleiche gilt für die Polsterung der Korbbrüstung. Früher war diese mit zu weichem und wenig wirksamem Isolierschaum versehen. Auch die plastisch verformbaren stabilen (optionalen) Handgriffe für die Passagiere kamen aus der Schroeder-Produktion. Der TÜV schlug feste Griffe statt Seilschlaufen vor.

Eine heute selbstverständliche Einrichtung, nämlich die Startfessel hat die Ballonfahrt ein Stück sicherer gemacht. Vorher war so mancher Start bei etwas Wind ein Abenteuer, da der Pilot nie die tatsächliche Auftriebskraft abschätzen konnte und so manches Mal hing ein Helfer noch außen am Korb. Mittlerweile haben die meisten Ballonhersteller die Zulassung für Fesselstarts.

Auch die aus Schweich (Anmerkung: Schweich an der Mosel ist Sitz der Fa. „fire balloons“) stammende „Seilspinne“ zum Versetzen des gelandeten Ballons ist eine erhebliche Sicherheitsverbesserung. Es soll vermeiden, dass sich immer wieder schwere Unfälle, teilweise mit Todesfolge ereignen.

Auf Wunsch stellen mittlerweile alle etablierten Ballonhersteller Körbe für behinderte Insassen her, auch für Rollstuhlnutzung.

# Die technische Entwicklung der Heißluftballons in den letzten 50 Jahren

## Gasbehälter

Nachdem in den Siebzigerjahren die zu schweren und dickwandigen handelsüblichen Gasbehälter aus Stahl durch leichtere Alufaschen ersetzt wurden, war ein großer Fortschritt erreicht. Mit der Zulassung der Aluzylinder gab es in Deutschland immer wieder Schwierigkeiten. Erst durch viel Pionierarbeit von Walter Müller wurde der Weg für die offizielle Zulassung im Korb bereitet. Später setzten sich allerdings dünnwandige Edelstahlflaschen durch. Messing Schraubventile wurden ebenfalls weitgehend durch sicherere Kugelhähne aus Stahl verdrängt, die notfalls schnell geschlossen werden konnten. Auch Schnellkupplungen an den Hähnen, zuerst hauptsächlich von Lindstrand-Balloons genutzt, wurden immer beliebter.

Mit der Einführung der deutschen Edelstahlflasche kam auch serienmäßig und neu ein endlich wirksamer Stoßschutz hinzu. Bis dahin war nämlich der viel zu weiche Schaum der Isoliermäntel eher etwas für das Auge. Erstaunlich ist auch, dass es so lange gedauert hat, bis der stahlharte Flaschenkragen eine wirksame plastisch verformbare Serienisolierung erhielt. Auch das stammt von der Mosel. Ebenfalls kam von da die erste offizielle Genehmigung für Stickstoffzugabe.



Die Abbildungen links zeigen alte Navigationsgeräte aus den Beständen des Ballon-Clubs. Die Geräte waren sehr schwer, unförmig (siehe Größenvergleich mit dem Stuhl) und natürlich bei weitem nicht so leistungsfähig wie die modernen elektronischen Navigationshilfen rechts.

## Instrumente

Die Ausrüstung mit Instrumenten war Anfang der siebziger Jahre spartanisch: Temperaturmessung über großen runden Thermometer im Top, den man per Fernglas ablesen musste. Später wurde die Messung mittels Thermoelement und Kabel realisiert. Zur Vermeidung von Unfällen bei Kontakt mit einer Stromleitung hat fire balloons bereits vor Jahrzehnten die Messdaten über Glasfaserkabel zum Instrument geleitet. Später wurde dies aber allgemein von der Funkübertragung abgelöst.

In den Anfängen reichte ein Funkgerät mit einem halben Dutzend Frequenzen aus für Fahrten im unkontrollierten Luftraum. Der große Instrumentenkasten mit Vario und Höhenmesser war noch ein echtes Hindernis. An GPS dachte damals noch niemand.



## Weit, weiter, am weitesten

Erste Thüringer Wald-Weitfahrt (TWWF) und QLW für Heißluftballone - Suhl 2005

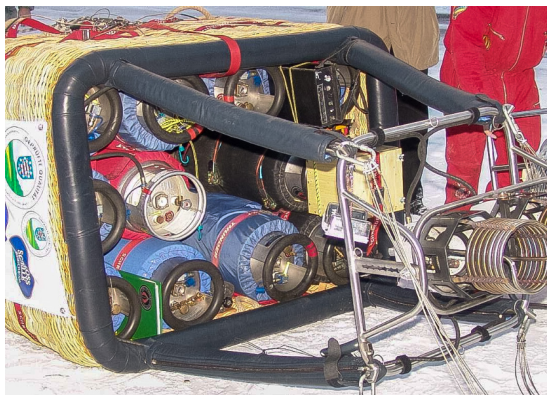
Ein Bericht von einer Fahrt dieser Veranstaltung als Beispiel für Weitfahrten mit einem Heißluftballon von Andreas Heck, Ausbilder beim Ballon-Club Kinzig.

**D**ie Veranstaltung war erstmals in der Geschichte der Heißluftballonfahrt der Bundesrepublik Deutschland in dieser Form ausgeschrieben. Der Wettkampf bestand darin, aus den drei weitesten Fahrten den Gesamtsieger zu ermitteln sowie gleichzeitig einen Sonderpokal für die weiteste Einzelfahrt zu vergeben.

In der Woche vom 08. bis 15.01.2005 reisten wir als eines der auf 10 limitierten Teams nach Suhl ins Ringberg Hotel. Wir, das waren Günter Dornheim, Sven Carl und mein Co-Pilot Matthias Borgmeier.



Obwohl wir erst gegen Mitternacht von unserer Weitfahrt am Vortag zurück gekommen waren, war am nächsten Morgen gnadenloses Wecken schon um 6 Uhr angesagt! Denn heute sollte "Hauptkampftag" sein. Zahlreiche Piloten hatten gehofft, heute die Alpen überqueren zu können. Doch beim Briefing dann die Ernüchterung: Wahrscheinlich zu wenig Wind für dieses Vorhaben. Trotzdem aber beste Voraussetzungen für Weitfahrten und für Ballonstarts vor unserem Ringberghotel - ein unverhofftes Highlight für Veranstalter, Medien - und Hotelier. Wenn wir Glück hatten, sollte es reichen, westlich des Bodensees in die Schweiz einfahren zu können. Während Matthias den Flugplan ausfüllte und fernmündlich bei "Frankfurt AIS" aufgab, organisierte ich Stickstoff, um sechs der zehn Gasbehälter damit zu „beaufschlageln“.

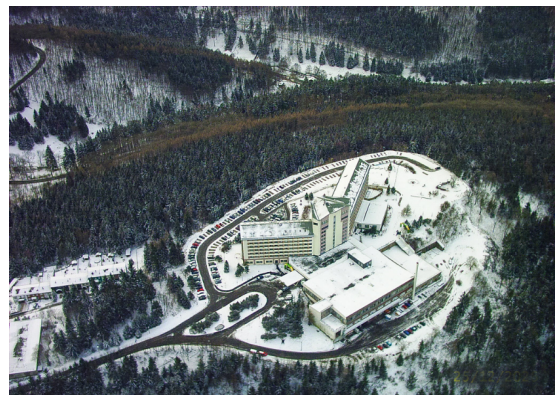


Es braucht seine Zeit bis die für eine Weitfahrt benötigten Gasbehälter sicher im Korb befestigt sind und auch die umfangreiche Zusatzausrüstung, die sich bei üblichen Ballonfahrten nicht an Bord befindet, sicher verstaut ist. In unserem Falle waren nicht nur 10 Gasbehälter im Korb zu montieren und eine Sauerstoffflasche, die bei Fahrten in großer Höhe ab Flugfläche 120 (3600 Meter) zur Mindestausrüstung gehört, sicher unterzubringen. Es musste auch ein Transponder mit seinem Zusatzakku fest zwischen den Gasbehältern fixiert werden. Ferner waren zwei Logger der Wettbewerbsleitung anzubringen, die Position und Höhe im 20-Sekunden-Abstand erfassen, speichern und später der Wettkampfleitung als Fahrdokumentation für die Ermittlung der Gewinner zur Verfügung stehen. Schließlich wurden noch das Variometer und GPS-Geräte befestigt. Es dauerte 45 Minuten bis unser Korb eingerichtet und die Hülle mit ihm verbunden war.

Kurz vor dem Start hatten wir bereits den Transponder angeschaltet. Um 09:05 Uhr holte ich mir vom Startleiter die Freigabe zum Start, und wir stiegen sogleich in den strahlend blauen Himmel auf. Matthias

## Weit, weiter, am weitesten

Erste Thüringer Wald-Weitfahrt (TWWF) und QLW für Heißluftballone - Suhl 2005



hängte die Antenne des Transporters aus dem Korb, eröffnete den Flugplan und erbat eine Freigabe auf FL 130. Diese wurde uns erteilt und wir stiegen östlich der Rhön nahe Bad Neustadt weiter auf.

45 Minuten später befanden wir uns immer noch in der Steigphase. Mittlerweile hatten wir auch wieder die Sauerstoffanlage in Betrieb genommen. Die abzulesende Geschwindigkeit von 34 km/h enttäuschte uns sehr, wenngleich die Richtung (190 Grad) wenigstens zufriedenstellend war. So würde das mit einem Besuch am Bodensee nichts werden. Also hieß es zügig weiter zu steigen. Auf FL 150 um 10:26 Uhr angekommen, konnten wir wenigstens eine deutliche Geschwindigkeitszunahme verzeichnen. Mit 50 km/h fuhren wir jetzt in Richtung 200 Grad geradewegs auf Würzburg zu. Diese Erkenntnis teilte Matthias gleich unserer Mannschaft mit und gab ihr den Tipp, sich auf den Weg nach Schwäbisch Hall zu machen. Sven bestätigte, und wir wandten uns wieder dem weiteren Fahrtverlauf zu.

Bereits um 10:48 Uhr musste der vierte Gasbehälter angeschlossen werden. Da es zu diesem Zeitpunkt nichts weiter für Matthias zu tun gab, fing er an sich zu beschweren, dass ihm langweilig sei. Ich riet ihm dazu, uns ein zweites Frühstück mit einer guten Tasse "Ringberghotel-Früchtete" zu gönnen. Wir genossen für ein paar Minuten die schöne Aussicht und freuten uns über das aufkommende warme Gefühl im Bauch. Unter uns war seit kurzem ein Nebelfeld, das sich vor



## Weit, weiter, am weitesten

Erste Thüringer Wald-Weitfahrt (TWWF) und QLW für Heißluftballone - Suhl 2005

Schweinfurt in zirka 50 km Länge bis ungefähr Würzburg ausdehnte. Die Lage Schweinfurts war seit geraumer Zeit auch dadurch zu bestimmen, dass die Kühltürme eines Kraftwerks wie zwei Finger aus dem Nebel aufragten. Matthias versuchte jetzt erneut Funkkontakt mit unserer Mannschaft aufzunehmen. Aber diese schien sich gerade ebenfalls ihrem "zweiten Frühstück" zu widmen - ein gewaltiger Irrtum, wie sich später herausstellte, denn es war zu einem geradezu "lehrbuchreifen" Missverständnis gekommen: Als Matthias per Funk als Fahrtrichtung "Schwäbisch Hall" angab, hatte Sven "Schwabach-Haag" (südwestlich von Nürnberg) verstanden.

Alle Versuche, beim vergeblichen Warten an diesem Ort Gewissheit zu erlangen, waren gescheitert, weil (höhenbedingt) stundenlang weder Funk- noch Handy-Verbindungen zustande kamen.

Der fünfte Gasbehälter wurde von mir um 11:17 Uhr angeschlossen. Der Gasverbrauch war heute deutlich höher als gestern, was auch daran zu erkennen war, dass wir eine 10 Grad höhere Hüllentemperatur hatten. Bei diesem Verbrauch würde es uns nicht gelingen, bis Sonnenuntergang in der Luft zu bleiben.

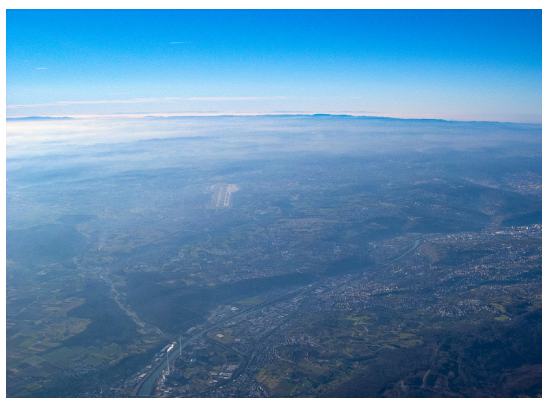
Ich hielt den Ballon weiterhin in ausgeglichenem Zustand auf der uns zugewiesenen Höhe und wir befanden uns um 11:42 Uhr westlich Kitzingen. Das Nebelfeld lag jetzt hinter uns und wir konnten die Autobahn A3 erkennen. Vor uns waren jetzt fast keinerlei Wolkenfelder mehr, und das sollte ein Garant für eine sichere Landung sein.

Matthias gab neue Waypoints in sein GPS ein und ich konnte ihm erfreut die Geschwindigkeit von 52 km/h in Richtung 204 Grad für den Fahrtbericht mitteilen. Um 12:00 Uhr schloss ich den sechsten Gasbehälter an, und wir konnten in 18 km Entfernung den beeindruckenden Ortskern von Rothenburg o.d.T. erkennen. Unter uns verlief das Taubertal, und rechts hinter uns lag bereits Bad Mergentheim. Die Geschwindigkeit fiel bis 12:30 Uhr wieder auf 45 km/h zurück, aber die Windrichtung war nach wie vor konstant mit 202 Grad.

Um 12:35 Uhr war der siebte Gasbehälter fällig. Wir näherten uns langsam dem mit unserer Mannschaft vereinbarten "Treffpunkt" Schwäbisch Hall. Als wir um 13:15 Uhr die Autobahn A6 bei Schwäbisch Hall querten, schloss ich den achten Gasbehälter an, und wir riefen unsere Mannschaft über Funk. Immer noch war kein Ton von ihnen zu hören.

Da sich die Temperatur im Ballon erheblich reduziert hatte, hatten wir uns, um etwas schneller zu werden, entschlossen, eine Freigabe auf FL 160 einzuholen. Wir wollten genügend Platz zur Landung hinter dem Ballungsraum Stuttgart haben.

Wir erreichten FL 160 um 13:20 Uhr. Aber die Geschwindigkeit nahm ab. Mit 39 km/h "schlichen" wir in Richtung Kontrollzone Stuttgart. Den an- und abfliegenden Verkehr wollten wir auf keinen Fall behindern. Mit zwei vollen Gasbehältern würden wir locker über diesen Luftraum hinweg fahren. Trotzdem sanken wir nach Einholen der Genehmigung wieder auf FL 150. Um 14:03 Uhr war Gasbehälter Acht leer, und wir befanden uns direkt vor der unter uns liegenden Kontrollzone des Stuttgarter Flughafens. Bei der wieder erreichten Geschwindigkeit von 45 km/h würde unser geplantes Landevorhaben funktionieren. Mittlerweile hatten wir die Anflugkontrolle des Stuttgarter Flughafens als "Gesprächspartner" zugewiesen bekommen. Matthias hatte vorsichtshalber den Lotsen schon darüber informiert, dass wir beabsichtigten nach Passieren der Kontrollzone zügig abzusteigen und am Rand des Luftraums "D" zu landen. Der Radarlotse der Anflugkontrolle Stuttgart hatte daraufhin seine Bereitschaft



zur Koordination mit dem Tower bekundet und uns daher freie Hand für die weitere Fahrtplanung gegeben.

Dann der Schock: Wie üblich warf ich einen Kontrollblick auf die Füllstandsanzeige des Gasbehälters, der gerade im Einsatz war. Und obwohl ich diesen erst seit 7 Minuten nutzte, zeigte er nur noch einen

## Weit, weiter, am weitesten

Erste Thüringer Wald-Weitfahrt (TWWF) und QLW für Heißluftballone - Suhl 2005

Füllstand von 20 Liter an. Das hatte ich erst in 30 bis 40 Minuten erwartet. Ich teilte Matthias sofort diese fatale Entdeckung mit. Wir mussten sofort die vorzeitige Landung planen, um nicht durch Gasmangel in eine gefährliche Situation zu geraten. Wir hatten noch 80 Liter Gas zu Verfügung und befanden uns in einer dicht besiedelten Gegend östlich von Esslingen bei Stuttgart. Der Abstieg in Bodennähe würde aus dieser Höhe ungefähr 20 Minuten dauern, wenn wir ohne Verzögerung durchsinken dürften. Vor uns wurde der Neckar sichtbar und dahinter ein kürzeres Waldstück. Danach wäre eine Landung gut möglich. Aber dann entdeckten wir einen Schornstein. Der Wind wehte am Boden fast entgegengesetzt in Richtung 300 Grad direkt auf die Innenstadt von Stuttgart zu. Das würde eine knifflige Landung werden.

Die Anflugkontrolle Stuttgart genehmigte nach Festlegung unserer Strategie um 14:11 Uhr die Freigabe, auf FL 100 und später auf FL 80, wir wollten in der Kontrollzone landen. Wir erreichten FL 80 um 14:40 Uhr und meldeten dies pflichtgemäß weiter. Mittlerweile hatte sich der Controller bei seinem Kollegen, der für die Rollfreigaben auf dem Flugplatz zuständig war, erkundigt, welche Starts für die nächsten Minuten geplant waren. Wie wir später per Telefon vom Leiter der Stuttgarter Flugsicherung erfuhr, hatte ein Flugzeug gerade die Motoren angelassen, und es blieben uns zirka sechs Minuten Zeit, in eine Höhe unter 3000 Fuß zu gelangen. Ich zog sofort den Parachute in 2400 Meter, nachdem wir die Freigabe erhielten, und der Ballon begann zu sinken. Nach sieben Minuten waren wir unter der magischen Zahl von 3000 Fuß und meldeten dies erleichtert dem zuständigen Fluglotsen. Der gab uns die Freigabe, weiter zu sinken, und wir hielten nach einem Landeplatz Ausschau. Mit dem Schließen des Flugplanes, der Erlaubnis, die Frequenz zu verlassen und natürlich nicht ohne uns für die wirklich gute Unterstützung zu bedanken, verließen wir die Stuttgarter Frequenz.

Unter uns war jetzt der Neckar mit einem riesigen Industriegebiet, in dem zu allem Überfluss auch noch Eisenbahntrassen mit den dazugehörigen Stromleitungen verliefen. Je weiter wir jedoch sanken, desto mehr wurde unser Ballon nach rechts vom Industriegebiet weggeführt. Die Windgeschwindigkeit hatte sich mittlerweile auf 12 km/h verringert, und wir fuhren auf eine Kleingartenanlage oberhalb der Ortschaft Zell zu. Eine Stromleitung war mal wieder im Weg, aber danach waren zwei Wiesenstücke in Sicht, die zur Landung einluden.

Matthias beobachtete die Anzeige des letzten angeschlossenen Gasbehälters und teilte mir mit, dass diese "das erste Mal gezuckt" habe. Jetzt hatten wir noch für zirka 20 Minuten Gas. Da sollte ich die erstbeste Möglichkeit wahrnehmen. Ich ließ den Ballon in leicht ansteigendem Gelände weiter sinken und fing ihn 10 Meter über Grund ab, um die Obstbäume der Kleingärtner nicht zu rasieren. Ich entschied mich, gleich das erste Feld zur Landung zu nehmen. So setzte ich den Ballon kurz hinter der letzten Baumreihe um 15:15 Uhr mit 1,5 m/sec auf und hatte gleichzeitig die Schnellentleerung geöffnet. Matthias sprang nach meinem Okay aus dem Korb und ergriff sofort die Topleine, um den Ballon umzuziehen, denn der recht kräftige Bodenwind trieb bereits mit der Ballonhülle seine Spielchen. Als die Hülle platt am Boden lag, beglückwünschten wir uns zum guten Ausgang dieser Fahrt.

Endlich hatten wir mit unseren Verfolgern wieder Kontakt per Telefon. Und wir waren auch beruhigt, dass ihnen nichts passiert war, außer dass sie wegen des beschriebenen Missverständnisses seit über



zwei Stunden an der Autobahn A6 bei der Ausfahrt Schwabach Haag in der Nähe von Nürnberg festsaßen. Nachdem der Irrtum aufgeklärt war, hieß es für sie nun: Heizen, was das Zeug hielt, im Rahmen des Zulässigen selbstverständlich. Erstaunlicherweise ging das völlig reibungslos. Und sie erreichten den Landeort sogar noch bei Helligkeit. Da war allerdings schon einiges geschehen. Denn nach unserer Landung waren nach und nach zahlreiche Passanten und Kleingartenbesitzer zu uns an den Korb gekommen. Ein besonders netter Anwohner aus unmittelbarer Nähe wollte nicht nur seine Fragen beantwortet haben, sondern packte voller Begeisterung mit an, als wir uns daran machten, die Ballonhülle im Sack zu verstauen. Unsere uneingeschränkte Sympathie erwarb sich unser fleißiger Helfer, als er mit seinem Auto davonfuhr, um jedem von uns eine Flasche Wasser zu kaufen. Das Angebot, ihm

## Weit, weiter, am weitesten

Erste Thüringer Wald-Weitfahrt (TWWF) und QLW für Heißluftballone - Suhl 2005

die Flaschen wenigstens zu bezahlen, fasste er schon fast als Beleidigung auf. Natürlich war das genau unser Mann, um als Zeuge für die Wettkampfleitung zu dienen, was den Landeort betraf. So erfuhren wir, dass wir es mit einem waschechten Inder zu tun hatten, der uns in feinstem "schwäbischen Hochdeutsch" seine Namen und seine Adresse angab. Herr Prem Gupta verabschiedete sich, nachdem er mit Matthias' Kamera noch einige Bilder von uns gemacht hatte.

Nun konnten wir uns mit der Frage beschäftigen, warum uns auf einmal zirka 20 Liter Gas gefehlt hatten. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass es nur einen Grund dafür geben konnte: Wir hatten bei unserer Fahrt am Freitag insgesamt 10 Gasbehälter dabei und natürlich nicht alle Gasbehälter geleert. Wir haben wohl beim Gastanken in der Nacht diesen einen Gasbehälter nicht füllen lassen, weil wir dachten, er wäre noch nicht benutzt worden. So etwas darf auf keinen Fall in der Zukunft noch einmal passieren. Nachdem dann unsere Mannschaft am Landeort eingetroffen war, hieß es von Matthias Abschied nehmen. Denn der hatte dringende Termine für den Abend und den nächsten Morgen und stieg deshalb nach Verstauen des Ballons im Anhänger eiligst in sein von Suhl mitgenommenes Auto. Wir anderen packten den Rest unserer Habseligkeiten zusammen und machten uns, nur mit einem kleinen Zwischenstop auf die lange Fahrt zurück nach Thüringen und erreichten unser Hotel schon kurz nach Mitternacht.

Erfreulicherweise war die Siegerehrung erst für 11.30 Uhr des folgenden Sonntags (16.01.05) anberaumt, so dass man sich wieder etwas an einen "normalen" Tagesablauf gewöhnen konnte. Die Wettkampfleitung machte es dann spannend, indem sie zunächst Rekordergebnisse des Damenteam, Ergebnisse für den Erwerb des Leistungsabzeichens, die drei besten Einzelstreckenleistungen (dritter Platz für unser Team) und das Punkteergebnis im QLW (zweiter Platz für unser Team) auszeichnete.

Dann kam die Überraschung: Wir hatten mit unserer Leistung den Gesamtsieg bei der Thüringer Wald-



Weitfahrt geschafft! Ich musste Position 1 des Treppchens in der Hotelhalle allein erklimmen und Matthias hätte jetzt an meiner Seite sein sollen - ohne ihn wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen.



Rückblickend war unser Sieg nur deshalb möglich, weil jeder von uns sich so eingebracht hat, wie es in seinen Möglichkeiten stand. Auch das Equipment und die Vorbereitung für Leistungen dieser Art ist entscheidend.

Text: Andreas Heck, Matthias Borgmeier, Günter Dornheim; Bilder: Matthias Borgmeier, Günter Dornheim, u.a.

## Qu eL We

Anmerkung zur Autorin Astrid Carl siehe am Ende des Textbeitrages

**W**as ist denn das? Was hat denn das mit Ballonfahren zu tun? Wir erfreuen uns ja alle an dem Anblick eines bunten Heißluftballons am Himmel. Manchmal sieht man zwei oder sogar drei Ballone am Himmel. Jedoch was ist wenn plötzlich 30, 40 oder noch mehr Ballone am Himmel zu sehen sind? Dann könnte es eine Qu eL We sein. Oder ein anderer Ballonwettbewerb.

Ballonwettbewerb? Was ist denn das? Kommt es darauf an wer am weitesten kommt? Vielleicht auch. Aber bei einem Wettbewerb kommt es darauf an, wer ein nicht steuerbares Luftfahrtgerät am besten steuern kann. Nicht steuerbar steuern? Das nächste Rätsel? Nun, der Wind weht in unterschiedlichen Höhen meist aus unterschiedlichen Richtungen.

Also durch Höhenänderungen kann der Ballonpilot auch die Ballonrichtung ändern. Und mit etwas Geschick Ziele meter- zum Teil auch zentimetergenau



Für die Sieger, die „HESSEKAPP“



ansteuern. Und schon ist Ehrgeiz geweckt. Wer kann es besser oder wer ist der Beste? Und schon ist ein Wettbewerb geboren.

Bei uns im Ballon-Club Kinzig wird alle zwei Jahre zu Ostern an der Ronneburg ein Wettbewerb ausgetragen. Die Hessekabb. Aber keine QLW wie es eigentlich richtig heißt. Hier steht Spaß und gemeinsames Ballonfahren im Vordergrund - aber etwas Wettbewerb ist auch dabei. Es geht schließlich um eine sehr begehrte Trophäe. Die Hessekabb erhält der Sieger, was natürlich kein Cup ist, sondern eine handgestrickte Hessekabb. Eine schicke Wollbommelmütze (auf Hochdeutsch). Hier werden pro Wettfahrt ein oder maximal zwei Aufgaben gestellt.

Beliebteste Aufgabe ist die Fuchsfahrt. Einer unserer Ballone, der natürlich nicht am Wettbewerb teilnimmt, startet ca. 15 Minuten vor dem Feld. Dann folgt die Meute. Nicht der Hunde (wir sind ja nicht auf der Jagd), sondern das Feld der

## Qu eL We



Ballone. Der Fuchs landet dann irgendwo auf einer schönen Wiese und legt ein Zielkreuz aus. Die Meute versucht nun, dieses Zielkreuz zu erreichen. Aber dort landet keiner. Ca. 20 Ballone können ja nicht auf einer Wiese landen. Der Wettbewerber wirft ein kleines Sandsäckchen ab, an dem eine 2 Meter lange Nylonfahne

angenäht ist. Dort steht auch die Startnummer drauf. Und dieses Sandsäckchen wird dann zum Zielkreuz eingemessen. Sieger ist, wer am nächsten „gemarkert“ hat. Eigentlich ganz einfach.



Aber für eine QLW viel zu einfach. Hier werden gerne mehrere Aufgaben pro Fahrt in einem Aufgabenblatt festgelegt. Zu einer Morgenfahrt kann es da schon mal heißen: 5-7 verschiedene Aufgaben müssen absolviert werden, während Abends gerne 2-3 auf dem Blatt stehen. QLW heißt richtig **Q**ualifizierungs **L**eistungs **W**ettbewerb. Hier will man sich für die Rangliste qualifizieren, um in die Nationalmannschaft zu kommen, damit man die deutsche Fahne auch international vertreten darf (Europa- und Weltmeisterschaften). Und wenn die Besten der Besten sich im Wettbewerb messen, dann müssen natürlich anspruchsvollere und schwierigere Aufgaben her. Auch die Form der Ballone ändert sich dann schlagartig.

Sieht man sonst viele „dickbäuchige“ Ballone am Himmel sind sie bei einem QLW eher selten - hier dominieren die „Rennsemmeln“ - im Vergleich super schlank, um schnellere Fall- und Steiggeschwindigkeiten zu haben und damit eine Korrektur bei der Zielfahrt schneller durchführt werden kann.

Als mögliche Aufgaben gibt es da zusätzlich z.B. einen Ellbogen, ein Dreieck, eine Minimum Distanz und vieles mehr. Früher, also ganz früher, so in den 90er Jahren gab es noch „Observer“ oder auch „Sportzeugen“ genannt. Diese Leute waren entweder mit im Korb oder bei den Verfolgern im Wettbewerbsteam und mussten darauf achten, dass nicht geschummelt wurde. Sie mussten aber auch die

## Qu eL We

abgeworfenen Marker einmessen. Manchmal mussten sie auch mal im Maisfeld gefunden werden (<die Armen>).

Heutzutage, seit es hochpräzise GPS-Tracker gibt, wird alles „leider“ nur noch elektronisch erfasst und überwacht. Die Technik bietet aber auch die Möglichkeit, ganz neue Aufgaben zu stellen. Zum Beispiel kann man einen Donut fahren, eine Torte oder ein imaginärer Punkt (Stern) mitten im Himmel wird festlegt, den der Pilot dann treffen muss. Beim Stern geht's nicht nur um die Koordinaten sondern auch die Höhe muss so exakt wie möglich getroffen werden und dabei wird dann elektronisch gemarkert.

Also im Trackergerät wird ein Knopf gedrückt, wenn man meint dem Ziel am nächsten zu sein. Aber auch bei der besten und ausgefeiltesten Elektronik und den neuen Aufgabenmöglichkeiten wird immer noch gerne physikalisch gemarkert. Es gibt halt nichts Schöneres als auf einer grünen Wiese ein Zielkreuz zu sehen, darauf zuzufahren und den Marker, selbstverständlich mit der richtigen Farbe, aus der Luft in Richtung Zielkreuz zu schleudern.

Anmerkung zur Autorin diese Textbeitrages, Astrid Carl:

Astrid Carl, Pilotin in unseren Verein, und hat es in den Bereichen der nationalen und internationalen Wettbewerbe am weitesten geschafft. Seit Ihrem ersten QLW 2008 kann Sie einen Vizemeister bei der hessischen Meisterschaft und einen 6. Platz bei einer deutschen Meisterschaft verzeichnen. Diese Wettbewerbe werden „gemischt“ (Frauen und Männer) ausgefahren.



Es gibt aber seit gut 10 Jahren auch reine internationale Damenwettbewerbe. Hier muss die komplette Korbbesetzung weiblich sein. Auch hier war sie mit dem vom Verein zur Verfügung gestellten Ballon (meistens unser Hanauer) erfolgreich und kann einen 10. Platz bei der zweiten Europameisterschaft der Damen und einen 8. Platz bei der Damen Weltmeisterschaft 2018 in Polen verzeichnen. 2019 sollte Ihr letzter internationaler Wettbewerb bzw. QLW sein. Corona hat leider einen Strich durch den Abschied von den Leistungswettbewerben gemacht.

Nun fährt sie, wie alle anderen Piloten und Pilotinnen des BCKL zum Vergnügen. Genießt das Gefühl, frei zu schweben ohne Wettbewerbsdruck. Profitiert aber hier auch von den Erfahrungen aus den Wettbewerben.

Sie fährt nach dem Motto:

Q - Quicklebendig

L - Luftig und leicht

W - Wunderbar wie man Ballonfahren (das einem Spaziergang durch die Luft gleicht) genießen kann.

Natürlich hofft sie darauf, dass einer der jungen Piloten es auch einmal versucht und vielleicht ein bisschen Spaß dran hat, ein nichtsteuerbares Gerät so zum Zielkreuz zu steuern, um einen Marker auf dem Zielkreuz platzieren zu können.

## Luftkampf der Amazonen

Die Autorin Alena Flekac ist Verfolgerin beim Ballon-Club und hat die Wettkampf-Pilotin Astrid Carl stets begleitet.

### Vorbemerkung:

Das Thema des Beitrags wurde mir so vorgegeben und ich muss etwas daraus machen. Als erstes habe ich mich gefragt, was sind „Amazonen“? Die Suche im Internet ergibt verschiedene Antworten:

„In der nordischen Mythologie wird als Amazone eine Frau genannt, die sich für das Leben als Kriegerin entschieden hat.“ Das gefällt mir.

Oder:

„Eine Amazone ist eine Frau, die an einem Wettkampf in einer sportlichen Disziplin, die überwiegend von Männern ausgeübt wird, teilnimmt.“ Das passt auch.

### Und jetzt zu den Amazonen in der Luft. Wie alles begann....

**E**ines Tages (wann genau ist mir nicht bekannt) wurde die Idee geboren, für Ballonpilotinnen einen internationalen Wettkampf, eine Veranstaltung an der nur Frauen als Pilotinnen teilnehmen dürfen, ins Leben zu rufen. Und so fand im Juni 2010 in Litauen zum ersten Mal die „European Women Hot Air Balloon Championship“ statt.

Da fragt sich vielleicht der eine oder die andere: Warum das Ganze? Wenn man sich so in der Ballönerwelt umschaute, merkt man schnell, dass an den Wettkämpfen meistens nur Männer teilnehmen. Zumindest vor 2010 war es so. Pilotinnen sind oft Frauen, deren Männer auch den Pilotenschein haben. Wenn es dann um das Holen von Medaillen geht, kommt etwas Typisches zutage: Der Mann (als Jäger und Sammler) nimmt am Wettkampf teil und die Frau hält ihm den Rücken frei. Das wollte man (Mann?) ändern.

Vom DFSV (Deutscher Freiballonsport-Verband) kam Ende 2009 bei Astrid die Nachfrage, ob sie als eine von 2 Pilotinnen, die für Deutschland starten sollten, mitfahren möchte.

Nach einigem Überlegen sagte Astrid zu. Reinhold Schneider, bewährter Co-Pilot, wollte ebenfalls gerne dabei sein. So waren für Deutschland Astrid und Dolores Deimling („Dolly“) vertreten. Insgesamt meldeten sich 28 Pilotinnen an.

Über das für einen internationalen Wettkampf gültige Regelwerk hinaus konnten viele Infos zur Eurowomen im Internet nachgelesen werden. Doch man schaute nicht jeden Tag auf die Homepage, ob etwas Neues veröffentlicht war. So kam es, dass irgendwann im Mai ein für die Eurowomen geändertes Regelwerk veröffentlicht wurde und (nicht nur) wir irgendwann zufällig erstaunt zu lesen bekamen, dass nicht nur die Pilotin, sondern die ganze Besatzung des Korbes weiblich sein musste. Das hieß: Co-Pilot Reinhold musste am Boden bleiben. Wer sollte jetzt mit? Eine große Auswahl an weiblichen Helferinnen gab es nicht. Bei uns kamen im Grund nur Janine und ich (Alena) in Frage.

Im Crashkurs wurden wir (10 Tage vor der Abfahrt nach Litauen) als flightcrew eingewiesen.

Das Team war neu aufgestellt, Astrid atmete auf.

In 10 Tagen war Abfahrt! In den letzten zwei Wochen wurden Termine verschoben und Reisedetails umgeplant (Urlaub gestrichen, Prüfung abgelegt, Flug gebucht).

Ein Spruch fällt mir dazu ein: „Ballonfahren geht vor Katastrophen!“ Passt hier ganz genau.

## Luftkampf der Amazonen

Am 15.06.2010 kamen wir alle, die einen nach zwei Tagen Autofahrt, die anderen nach kurzem Flug, in Alytus an. Wir alle waren: Astrid, Janine, Alena, Reinhold, Sven und Edgar.

Ich fing an, ein „Tagebuch“ zu schreiben. Die Erlebnisse in Litauen sollten später in einem Bericht festgehalten werden. 1001 Begebenheiten - aufregende, spannende, lehrreiche, schöne, freudige, traurige, lustige, komische, peinliche - von „A“ wie Aufgabenblatt bis „Z“ wie Zielkreuz kam alles vor.

Es war schon schwer, alles in einen Bericht über „1st European Women Hot Air Balloon Championship“ zusammen zu fassen.

Und heute? Astrid nahm an acht internationalen „Women Hot Air Balloon Championships“ teil. Es fanden nicht nur Europa- sondern auch Weltmeisterschaften nur für Frauen statt. Aber die Erste - die in Litauen in Alytus -



Willkommen in Litauen

die war schon etwas ganz besonderes. Ich versuche hier eine kurze Zusammenfassung. Also zurück nach Alytus.

Am 17.06.10 um 4:00 Uhr Abfahrt zum Briefing, 4:45 ging es los.

Frau (und Mann) saß dann, mit noch müden Augen, beim ersten Aufgabenbriefing. An jedem Platz lagen bereits mehrere Marker und ein Logger. Wetterbericht und Aufgabenblatt wurden verteilt. Da wurde man dann endgültig hellwach. Einige Aufgaben hatten es echt in sich. Wir waren hier aber schließlich nicht auf einer Spaßveranstaltung, sondern auf einem internationalen Wettkampf. Jetzt erlebten wir das, was alle anderen Nationalmannschaften erleben.

Der Wettkampfleiter ging die Aufgaben durch, beantwortete Fragen und gab zusätzliche Infos. Die Wetterfrau versuchte es mit der Wettervorhersage. Ihre Infos erinnerten aber eher an die Vorhersage von „Urlaubswetter“ als an einen präzisen Wetterbericht, wie man ihn von anderen Veranstaltungen gewohnt ist. Andere Länder, andere Sitten. Das Briefing war beendet.

Draußen machten die Bodencrews schon ihren Job: Karte und GPS vorbereiten und Korb aufrüsten (die Männer sollten ja auch etwas zu tun haben.).



Startplatz



Unsere Technik 2010

## Luftkampf der Amazonen

Der erste Start klappte, alle weiteren, so wie die Landungen, auch. Mal gut, mal (diplomatisch gesagt) sehr sportlich. Mal auf einer trockenen Wiese - mal hinter einem Sumpfgebiet mit gefühlten zigtausenden von Moskitos. Alle Aufgaben wurden erledigt.

Nach 4 Fahrten und 15 Aufgaben wurden die letzten zwei möglichen Fahrten wetterbedingt gecancelt. Statt Briefing wurde am letzten Abend eine Frage-Antwort-Stunde abgehalten.

Es war die erste Veranstaltung dieser Art. Es gab Dinge anzusprechen, die gut oder schlecht gelaufen waren. Wettbewerbsleiter Mathijs de Bruijn gab seine Eindrücke der letzten Tage wieder. Er sprach allen Pilotinnen ein riesiges Lob aus. Es gab keine Zwischenfälle, die gemeinsamen Starts hatten auch ohne Startleiter gut geklappt.

Die Amazonen zeigten, was in ihnen steckt.

Astrid hatte den 19. von 27 Plätzen erreicht, und das bei ihrem ersten internationalen und ihrem dritten Wettkampf überhaupt. Unser „Minimalziel“, nicht Letzte zu werden, hatten wir erreicht. Was will da Frau mehr? Und schon gar als eine der wenigen „Hobbypiloten“ und mit normalem Ballon im Feld. Es waren auch recht beachtliche Einzelwertungen dabei. Einmal Platz drei, zweimal Platz vier und einmal Platz sechs. Es war toll, bei der Ersten EW dabei gewesen zu sein und eine gute Erfahrung. Fehler, die man in einem Wettkampf macht, führen dazu, sie möglichst nicht zu wiederholen. Das sagt jeder Pilot, der sich auf der Rangliste hocharbeitet. Hat auch funktioniert. Wir haben immer neue Fehler gefunden, die wir noch nicht auf unserer Liste stehen hatten. Es war für uns alle ein unvergessliches Erlebnis.

Später folgten weitere Meisterschaften. Das Team veränderte sich, Roswitha sprang für Janine ein und war bis zum Schluss Astrids Co-Pilotin und für das Werfen der Marker zuständig. Bei der restlichen Crew (Männer) gab es auch immer Bewegung, je nachdem, wer die Möglichkeit, Lust und Zeit hatte, kam halt mit. Auch der Ballon wurde mal gewechselt - so wurde vom 3.000er „Hanauer“ mal kurz zum 2.600er „Kinzig“ gewechselt und dann wieder zurück. Wir blieben aber immer beim „Dicken“ während selbst bei den Mädels der Trend ganz klar zur „Rennsemel“ ging, den schmalen Wettbewerbs-Ballonnen mit rasanten Steig- und Fallgeschwindigkeiten. Zum Ende waren wir mit unserem „Dickschiff“ hier die große Ausnahme.

Eine Veranstaltung ist kein Urlaub. Von Erholung ist da keine Spur. Ausschlafen ist ein Fremdwort. Da heißt es: "Tief Luft holen und durchhecheln".



Nach Litauen im Juni folgte im Oktober 2010 eine Veranstaltung in England. In Litauen haben wir Almut, eine Pilotin aus England, kennen gelernt. Sie ist Deutsche, lebte aber mit ihrem Mann, der auch Ballonpilot war, in England. Sie hat uns auf eine schon geplante Frauen- Veranstaltung eingeladen. Unsere Männer sagten schon in Litauen einfach zu, da blieb uns Frauen nichts anderes übrig, als nach ein paar Wochen wieder zu

England - ohne eine Fahrt, aber mit einigen Team-Aufgaben. Unser eingespieltes Team wurde Erster bei der Aufgabe „Aufrüsten“

## Luftkampf der Amazonen

packen und mitzufahren. Es wurde die weiteste Hänger-Bewegungs-Fahrt des BCKL, die Ballonhülle blieb wetterbedingt die ganze Zeit eingepackt.

Damit das ganze Equipment nicht umsonst bis nach England gefahren wurde, gab es wenigstens Verfolgeraufgaben, bei denen wir immerhin das eine oder andere einsetzen mussten. Z.B. Korb aufrüsten, Marker-Weitwurf und Hänger-Rangierfahrt. Für unser eingespieltes Team alles kein Problem.

Es war trotzdem ein Erlebnis. Eine Veranstaltung für Amazonen. Es gab parallel zu den Ballonpilotinnen ein Treffen der englischen Pilotinnen allgemein. Unter anderem war eine Hubschrauberpilotin dabei, die auch schon mal Weltmeisterin war. Als Entschädigung für das nicht passende Wetter zum Ballonfahren durften

wir eine Runde mit dem Hubschrauber fliegen, den sie mitgebracht hatte.

Wettkämpfe mit Astrids Teilnahme			
Jahr	Wettbewerb	Land	Ort
2010	European-Woman	Litauen	Alytus
2010	Wettkampf	England	Treffen mit Almut
2011	Dt.- u. Hessenmeisterschaft.		Gladenbach
2011	ausgefallen!	Lettland	
2012	Österreichische/ Deutsche Meisterschaft	Österreich	A. Wieselburg
2012	NRW Meisterschaft		Münster
2012	European-Woman		Frankenthal
2013	Deutsche Meisterschaft		Münster
2014	Hessen Meisterschaft		Marburg
2014	World-Woman	Polen	Lezno
2015	European-Woman	Niederlande	Drenthe
2016	Deutsche- und Hessenmeisterschaft.		Marburg
2016	World-Woman	Litauen	Birstonas
2017	European-Woman	Polen	Lezno
2018	Deutsche Meisterschaft		Horb
2018	World-Woman	Polen	Naleczow
2019	European-Woman *)	Polen	Naleczow

\*) Astrids geplante letzte Damenveranstaltung, die European-Woman 2019 in Polen Naleczow war leider ausgefallen.

Hier links die Übersicht der Wettkämpfe, an denen Astrid teilgenommen hat (sofern sie stattgefunden haben). Es sind nicht nur European-Women (EW) und World-Women (WW), sondern auch Deutsche Meisterschaften (DM) und Landesmeisterschaften seit 2010.

Seit dem Jahr 2012 - der European Woman in Frankenthal - haben immer mehr deutsche Ballonpilotinnen am Wettbewerbsfahren Geschmack gefunden und an diesen Veranstaltungen teilgenommen. In Frankenthal waren wir schon zu fünft. Die Amazonen sind immer aktiver geworden. Wir

mussten uns einkleiden wie es sich für ein National-Team gehört. So sehen die Amazonen von weitem heute genau so aus, wie die männlichen Piloten. Es gibt aber einen Unterschied beim Briefing. Bei den Frauen sitzt immer mal eine Pilotin mit ihrem Kind auf dem Schoß, das gestillt wird.

Über uns (Astrids Frauen-Team) wurde behauptet, dass wir das Ganze nicht ernst genug nehmen, da wir schon mal vor Erleichterung nach einer „Litauen-

## Luftkampf der Amazonen

Landung“ (Schleiflandung mit ca. 25-30 km/h) nur noch gelacht haben. Es war ernst - wir nahmen die Aufgaben ernst - aber wenn alle Aufgaben erledigt waren, haben wir (soweit es ging) die Fahrt inklusive Landung genossen. Und was wir auch immer sehr ernst genommen haben: Rücksicht auf Landschaft, Ackerflächen und Tiere. Das hat uns oft jede Menge Punkte gekostet. Die Unversehrtheit war uns hier, nach einem einschneidenden Erlebnis in Litauen durch vorausfahrende Ballone, aber immer wichtiger.

Die besten Platzierungen für Astrid waren der

- 6. Platz bei einer Deutsche Meisterschaft,
- 8. Platz bei einer World-Woman,
- 10. Platz bei einer European-Woman.

Das „große“ Ziel bei jedem Wettkampf, nie die rote Laterne zu bekommen (letzter Platz), wurde auch immer erreicht.

Astrid und die Pilotinnen der „ersten Stunde“ haben sich von den internationalen Wettbewerben zurückgezogen. Jetzt sind die jungen Amazonen dran.

Bilder zu diesem Beitrag: Astrid Carl, Reinhold Schneider; Alena Flekac



Letztes Ziel erreicht und nichts wie runter. Es sieht zwar wie eine Startwiese aus, ist aber eine Landwiese.



Die beiden deutschen Teams 2010



Es gab auch Starts bei schönem Wetter.



Zielkreuze . Mal nah, mal fern

## Ballonfahren - Landefest

Der Autor des Textbeitrages war lange Jahre Pilot bei Ballon-Club und Mitorganisator der Hessekapp

Landefest? Was ist denn das und was hat das mit Ballonfahren zu tun? Der Reihe nach:

**B**allonfahren ist Teamarbeit. Wir treffen uns beim Ballon-Club Kinzig immer an der Ballonhalle in Langenselbold mit unseren Gästen zur Ballonfahrt. Hier stehen alle Ballone in Ihren Anhängern in der Kalthalle des Vereinsgebäudes. Dort hängt der Pilot an sein privates Zugfahrzeug den Ballonanhängern an. Und hier beginnt schon die Teamarbeit.

Das Team besteht aus dem Piloten und meist 2-3 Vereinsmitgliedern, die dem Piloten vom Anhängen bis zum Abhängen des Ballonanhängers helfen sein schönes Hobby auszuüben, das er alleine nicht ausüben kann.



Foto:Unbekannt

Und schon sind wir beim Landefest.

In den Anfängen des BCKL zur Ära des Club-Vorsitzenden Klaus Bölling wurde es eingeführt. Damit dankt der Pilot seinen Helfern (im internen Sprachgebrauch auch als „Erdferkel“ bezeichnet) für die Unterstützung. Nach der Morgenfahrt spendiert er Ihnen ein Frühstück, weil sie sich zur nachtschlafender Zeit um vier oder fünf Uhr aus dem Bett quälen. Nach der Abendfahrt dankt er, indem er in einer Pizzeria oder in einer noch offenen Gaststätte zu einem kleinen „Abendmahl“ einlädt.

In den 50 Jahren des BCKL hat sich das Landefest natürlich entwickelt und mehrfach gewandelt. Legendar sind die Zeiten als es morgens immer zum Engel ging. Das war ein Hotel in Langenselbold, das leider auch schon lange geschlossen ist. Zu dieser Tageszeit ist die Auswahl an Restaurants oder Gaststätten sehr begrenzt. Im Engel waren wir auch um Acht Uhr früh schon herzlich willkommen. Da Ballonfahren vorzugsweise im Sommer und nur bei schönem Wetter durchgeführt wird, haben wir meistens in der Sonne vor dem Hotel gegessen und fast immer „Strammer Max“ gegessen.

Oder die Saline in Büdingen. Der Wirt war bekannt wegen seiner legendären „Bauernpfanne“. Hier kam eine riesige Pfanne mit Rührei, Kartoffeln, Wurst- und Schinkenstücken direkt auf den Tisch und alle haben sich daraus bedient. Das hat das Gemeinschaftsgefühl unheimlich gestärkt und allen riesigen Spaß gemacht.

## Ballonfahren - Landefest

Oder die Dorfkneipe mit Gaststätte in Rinderbügen. Die Haben morgens extra für uns aufgemacht. Alles hat ein Ende nur die Wurst hat zwei. Dort aber nicht. Die hatten Wurst im Ring ohne Ende.

Oder in Staden. Das Frühstück hat Marita Bauer immer während der Ballonfahrt



ausgemacht. Zwei Omas mit altem Sammeltassen-Geschirr hatten uns ein riesiges Buffett aufgebaut. Mit selbst gebackenem Kuchen, eigener Marmelade, Wurst und Käse. Was sie gerade im Kühlschrank hatten. Das war rundum urig und durch und durch volkstümlich. Es war einfach Klasse.



Weil die Kommunikation damals ganz anders war -es gab ja noch kein Handy-, mußte man erfinderisch sein. Und im Flugfunk, auf dem alle Ballone auf derselben Frequenz funken, haben solche Absprachen natürlich auch nichts zu suchen. Also wurde mit Kürzeln und Codes über Funk gearbeitet. Und alle kamen wir immer zusammen. Mit wenig Kommunikation ein größeres Miteinander als heute. Das war schon bemerkenswert.

Schöne Erinnerungen an eine schöne Zeit werden dem Schreiber dieser Zeilen in dem Moment wach. Von den Landefesten beim Engel oder in der Saline verlagerten sich die morgendlichen Landefeste später ins Feld; es wurde zunehmend am Korb

## Ballonfahren - Landefest



gefrühstückt. Während der Pilot mit den Gästen in der Luft war, besorgten die Verfolger frische Brötchen. Kaffee und alles was man zu einem guten Frühstück braucht, brachte der Pilot von zu Hause mit. Der Korb wird als Tisch benutzt und die Klappe des Anhängers als Frühstücksbuffet.

Irgendwann kam irgendjemand auf die Idee, Rührei auf dem Brenner in einer Pfanne zu braten. Nach einigen vergeblichen Versuchen erwies sich der Kuhbrenner als geeignete Flamme. Und schon war das Frühstück am Korb um eine Variante bereichert und es machte noch mehr Spaß, direkt nach der Taufe gleich am Korb zu frühstücken.

Die Gäste waren und sind begeistert, mitten in der Natur in aller Herrgottsfrühe zu frühstücken. Romantischer geht nicht. Ist ein Landegelände nicht zum Picknicken geeignet (z.B. in der Nähe einer belebten Straße), wird das morgendliche Frühstück auf die Wiese vor unserer Halle verlagert. Auch hier sind schon schöne Landefeste in teils großer Runde gefeiert worden. Und wenn es morgens noch zu kalt für draußen ist, geht's halt in die Warmhalle. Wir haben ja mit unserer Ballonhalle eine tolle und vielseitige Unterkunft nicht nur zum sicheren Abstellen der Ballone.

Im Rahmen des Landefestes werden die neuen Ballonadligen getauft. Dabei wird der Sekt nicht auf deren Köpfen verteilt sondern überwiegend getrunken. Aber nicht auf einmal, sondern auf dreimal wird das Glas geleert. Der erste Schluck geht auf die neuen Adligen, die erstmalig das tolle Erlebnis genießen durften, frei durch die Luft zu schweben und unsere schöne Heimat aus der Vogelperspektive erleben zu können. Der zweite Schluck geht auf den Piloten, der die Gäste wieder heil zur Erde zurück gebracht hat. Und der dritte Schluck geht auf die Verfolger. Ballonfahren ist Teamarbeit und nichts für Individualisten. Und den Verfolgern ist dieser Artikel gewidmet, denn ohne Sie gäbe es dieses schöne Landefest nicht und wir würden nach der Fahrt einfach wieder nach Hause gehen. Und so können wir nach einer schönen Ballonfahrt unser einzigartiges Hobby noch einmal nachempfinden und gemeinsam Revue passieren lassen.

## 50 Jahre Ballonfahren im BCKL

Ein Rückblick

Der Autor des Textbeitrages, Günter Tausch, ist der älteste aktive Pilot beim Ballon-Club und deshalb für einen Rückblick prädestiniert.

**N**achdem der Verein die ersten 2 Jahre nach der Gründung noch ohne eigenen Ballon auskommen musste, änderte sich das 1975 mit der Anschaffung des D-KINZIG.



Foto: Unbekannt



Foto: Unbekannt

Die Ballone des BCKL kamen in der Anfangszeit vom englischen Hersteller Cameron und später von Thunder & Colt, mit einem Hüllenvolumen zwischen 2200m<sup>3</sup> und 2600m<sup>3</sup>.

Wie zu dieser Zeit üblich, waren die Ballone meist sogenannte O-Typen, das heißt aus 12 vertikalen Bahnen genäht. Diese Bauart wurde aber bald von von 24-bahnigen Hüllen abgelöst. Damit war die Außenfläche der Ballone fast glatt und nicht mehr bauchig/wulstig wie bei den O-Typen. Das hatte zudem den Vorteil, dass man leichter ausgefallene Werbung und Beschriftungen durchgehend sichtbar anbringen konnte. Nicht wenige trauerten jedoch der "alten" Ballonform nach, der Urform eben.

Da motorgetriebene Aufrüstgebläse noch vor ihrer Erfindung bzw. Verbreitung standen, wedelte man beim Aufrüsten die kalte Luft über die Hüllenöffnung ins Innere, bis man dann VORSICHTIG mit dem Brenner anfang zu Heizen (ich selbst habe das nicht mehr erlebt!).

Unsere letzten 3 Ballone von Thunder&Colt hatten mit einer Größe von jetzt 3000m<sup>3</sup> den Vorteil der höheren Tragkraft, was sich besonders im Sommer bei Abendfahrten positiv bemerkbar machte. Da diese "Großballone" (wie auch später die 3400er) ein etwas anderes Fahrverhalten zeigten, war für jeden Piloten im BCKL eine Einführung vor der ersten Fahrt mit einem solchen Ballon obligatorisch.

## 50 Jahre Ballonfahren im BCKL

Mit dem D-OKIK/Stadt Langenselbold begann im BCKL die Zeit der Ballone aus dem Hause Schröder-fire balloons. Damit kam auch der erste von zeitweise drei 3400ern zur Ballonflotte, die zu der Zeit aus 8 Ballonen bestand.

So wie es bei unseren Ballonen Veränderungen gab, änderte sich das Ballonfahren selbst im Laufe der Jahre auch.

Hat der Verein derzeit 8 Pilotinnen und Piloten plus eine "Azubine", so waren es in den Jahren um 1990 meist 20-25. Ab 1977 begann die Ausbildung unserer Piloten im Verein selbst. Zum Zeitpunkt meiner Ausbildung ab 1993 gab es dafür im Verein zwei Fluglotsen, einen Meteorologen, einen Dr. der Geophysik, die uns Luftrecht, Flugsicherungsdetails, Wetterkunde sowie Navigation vermittelten, sowie drei Fluglehrer für den praktischen Teil. Der Andrang war groß, ich selbst war bei meiner Ausbildung in einer Gruppe von 4 Aspiranten .

Mit der Zeit machte nicht nur die technische Entwicklung das Ballönerleben immer etwas leichter. GPS, Mobiltelefon und Co. bewirken, dass jüngere Vereinsmitglieder "nach der Landung nicht auffindbare Ballone" nur noch vom Hörensagen kennen.

Die Verteilung der Ballone an die Piloten des BCKL geschah über telefonischen Abruf beim „Fahrenwart“, einem Mitglied des Vorstandes. Das Organisieren einer Mannschaft für die Ballonfahrt geschah meist auch nur telefonisch, wenn es nicht grade Familienmitglieder oder Nachbarn waren. Das Einholen einer Wetterberatung beim Deutschen Wetterdienst erfolgte auf dem gleichen Weg. Wenn Ballonwetter oder auch ein unklare Wetterlage zu erwarten waren, wollten viele auf diesem Weg beraten werden, das konnte dauern!

Im BCKL änderte auch der Bau der eigenen Ballonhalle den Ablauf der Ballonfahrten ganz entscheidend. Unsere Ballone waren bis dahin bei der Firma



Martin abgestellt, einem Betrieb für landwirtschaftliche Maschinen, welcher der Familie unseres Piloten Klaus Martin gehörte. Mit jedem Ballon wurde es dort für uns immer enger und so entstand die Idee einer eigenen Halle. Damit hatten wir nicht nur Platz für die Ballone, sondern es waren jetzt auch Reparaturen und Wartung der Ballone und Geräte "im Trockenen" möglich. Ebenso das Trocknen einer Hülle nach einer Landung auf feuchter Wiese o.ä. Auch konnten nun unsere monatlichen

Unser Vereinsgelände mit Ballonhalle und Gastrank

Clubabende und Schulungen hier abgehalten werden. Des Weiteren war nun auch Platz für ein Büro, eine kleine Küche und eine Werkstatt, was alles zusammen das Vereinsleben und Ballonfahren in einem Club mit über 100 Mitgliedern wesentlich erleichterte.